



**Приказом ректора и с одобрения ученого совета во ВГУВТ создан Институт инноваций в судостроении и судоремонте (ИИСС). Его возглавил выпускник университета, генеральный директор инжиниринговой компании «Си Тех» Петр Ежов.**

#### Не случайный человек

*Расскажите, почему на эту должность пригласили именно Вас?*

– С 1977 по 1982 год я учился на кораблестроительном факультете ГИИВТА, деканом которого в те годы была знаменитая Галина Николаевна Сиротина. Диплом защищал по кафедре теории корабля, под руководством выдающегося ученого, инженера, изобретателя – Михаила Яковлевича Алферьева. Распределен был в ЦКБ по судам на подводных крыльях. Приобрел навыки программирования, обучился работе аналитика. Обеспечивал связь программистов с инженерами при разработке программного обеспечения для нужд судостроения. Результатом этих работ стали программы «Sea Solution» и «Sea Hydro», эксплуатирующиеся до сих пор. В 1998 году мне было предложено создать и возглавить российско-норвежское предприятие, получившее название «Си Тех». Основными задачами было обеспечить развитие программного обеспечения для судостроения, выполнять нестандартные проектно-конструкторские работы, опираясь на разносторонних специалистов в России и за рубежом и выпускать рабочую конструкторскую документацию для строительства судов, используя собственное, бесплатное ПО и ПО мировых лидеров.

Выполняя поставленные задачи, удалось развить КБ, специализирующееся на РКД для Российских и зарубежных верфей, сформировать международную группу профессионалов, специализирующихся на моторных яхтах и скоростных судах, сохранить направление программного обеспечения. С 2012 года «Си Тех» активно продвигает в РФ тяжелую САПР для судостроения – CADMATIC Marine Solution. Видимо, разносторонний опыт работы с отечественными и зарубежными заказчиками и стал причиной приглашения меня на должность директора нового института.

Таким образом, одна из основных моих задач – собрать инициативное ядро ученых и преподавателей всех возрастов и специализаций: наука и производство должны взаимодействовать. Цитируя ректора питерской «Корабелки», могу подчеркнуть – любая вузовская наука должна заканчиваться изделием. Скромно надеюсь, что мой опыт будет полезен родному университету.

#### Стартаны или традиционная наука

*Что эффективнее – современные стартапы или традиционная модель, научной работы «учитель – ученик»?*

– Убежден, что одно без другого не бывает. Когда в пример ставят успешные стартапы Билла Гейтса или Стива Джобса, которые, не закончив обучение, запустили успешный бизнес в высокотехнологичной IT-сфере, хочется напомнить, что в обоих случаях лежала хорошая маркетинговая идея и удачное стечение обстоятельств, но реальную работу, которая принесла славу и деньги вышеупомянутым бизнесменам делали специалисты высочайшей квалификации, подготовленные в рамках традиционной школы. До сих пор молодые люди, насмотревшись рекламы, увлечены получением образования менеджера. Для таких людей хочется привести статистику США: более 75 % менеджеров высшего звена промышленных высокотехнологичных компаний получили базовое инженерное образование. Понимая нетерпение молодежи, хочу сказать – не бойтесь, пробуйте, обжигайтесь, но помните – для старта достаточно задора, рыночного чутья и хорошей идеи, а для устойчивого роста – необходимы знания, опыт и профессионализм.

Одна из задач ИИСС, соединить зазор молодежных стартапов с серьезной научной подготовкой, опытом реального КБ, мудростью заведующих кафедрами и направить все в русло успешной реализации с обязательным коммерческим успехом – как для авторов, так и для ВГУВТ.

Одним из путей достижения этой цели будет стремление приблизить образование к нуждам внешнего заказчика (КБ, заводы), развитие кросс-платформенных знаний. Ненормально, что сегодня судоводители и судостроители

живут в параллельных мирах. Формально корабель создает судно для судовладельца с учетом того, что оно управляется экипажем, но я не помню каких-либо спецкурсов ни в советское время, ни в настоящее, чтобы специалисты по судоводению, обитаемости судов хоть что-то читали студентам, да и специалистам-корабелам. Уверен, будет полезно, чтобы те, кто эксплуатирует водный транспорт, читали лекции студентам и действующим инженерам. Для меня было чрезвычайно полезно поговорить с капитаном одного из судов, построенных по проекту «Си Тех», чтобы узнать те сведения, которые не прописаны ни в каких нормах и инструкциях. Скажете, что это невозможно в рамках бюрократизированного образовательного процесса? Но ничто не мешает под эгидой ИИСС организовывать факультетные занятия, курсы повышения квалификации и т. п. Уверен, что на большой Волге найдутся специалисты, готовые делиться своими знаниями не только за деньги, но и за «совесть».

Еще одним из направлений развития междисциплинарных знаний видится сотрудничество с иными специалистами, в т. ч. и «сухопутными». В конструкторском бюро «Си Тех» я регулярно сталкиваюсь с различными запросами по созданию плавучих домов, ресторанов, гостиниц и т. п. Корабель не владеет дизайном и архитектурой, архитектор и дизайнер не изучают теорию и устройство судов. Заказчики, как правило, изначально обращаются к обычным гражданским архитекторам, дизайнерам. Как следствие, рождаются нежизнеспособные проекты – красивые воздушные замки. Спецкурс повышения квалификации для сухопутных архитекторов вполне может стать коммерческим проектом, так же как и обратный курс – дизайн для корабелов. Мне самому, для того, чтобы сделать дипломный проект, на десятилетия опередивший по своим идеям подходы к проектированию пассажирских судов, пришлось 2 года изучать дизайн параллельно учебе на 4-м и 5-м курсах.



Плавучий металлический ремонтный док. Грузоподъемность 8000 тонн, проект 28 140 (000 «Си Тех»).

Есть еще много хороших идей, но ни одна идея (проект) не будет успешной, если во главе ее не встанет увлеченный и заинтересованный руководитель этого проекта.

#### На благо отрасли

*Что Вам, брошено в глаза при знакомстве с современным ВГУВТ? Все-таки Вы давно покинули стены Alma Mater.*

– В первую очередь в глаза бросилось то, что есть разделение на «зарабатывающие» кафедры и тех, кто обеспечивает учебный процесс. В силу современных реалий ВГУВТ вынужден жить по правилам, которые формулирует государство через свои министерства и иные структуры. Можно с этим спорить, можно сколько угодно ругать, но это данность, с которой приходится считаться. Тут же родилась следующая идея.

Как мы знаем, экипажи судов работают в условиях повышенной травматичности, испытывают физические и психологические нагрузки, стрессы. При работе на судне легко получить травму, в условиях сменных вахт надо уметь восстанавливаться и т. п.

При этом, как будущие корабельщики так и действующие инженеры максимум чем руководствуются, так это санитарными правилами. Ни в книгах по проектированию судов, ни в открытых отраслевых стандартах я не встречал рекомендаций, как правильно сформировать на судне тренажерный зал, какие выделить помещения, какие и где поставить снаряды. Ни разу я не встречал ни на малых, ни на больших судах сертифицированных комплексов упражнений, сформированных применительно к той или иной специализации, типу трудовой деятельности члена экипажа. Очень надеюсь, что этот вопрос получит в рамках ИИСС свое развитие, и ориентируюсь в данной работе на плотное взаимодействие с парходствами, Роспотребнадзором, спортивными медиками, другими структурами. Комплексы упражнений должны быть разработаны, сертифицированы и внедрены в практику, а методики проектирования – в повседневную деятельность КБ и в нормативные документы.

Еще одной важной и перспективной темой могла бы стать работа с кафедрой электротехники и электрообору-

дования объектов водного транспорта. Если у нас направлено экологически чистых, «зеленых» судов по большей части еще экзотика, то на западе – уже норма. Теперь важная задача – не отстать.

Россия следует мировым тенденциям, и к нам уже обращаются судовладельцы с просьбой перевести суда с механической силовой установкой на электротракт для возможности эксплуатации в заповедных местах. А есть еще газомоторное топливо, гибридные установки, модульные платформы по аналогии с автомобильной промышленностью и т. п. Есть много направлений и идей, чтобы совместными усилиями вновь вывести и ВГУВТ, и нижегородскую школу корабелов на лидирующие позиции и в России, и в мире.

#### Торговля пойдет Инвестпакетами

*Неужели вуз, основная задача которого учить студентов должен превратиться в полноценное КБ или завод?*

– Вы правы, вуз никогда не станет заводом или полноценным КБ. Каждый должен заниматься своим делом. Но без связи «наука и производство» нет ни науки, ни производства. Надо искать инновации на стыке различных дисциплин, решать не только технические, но и юридические проблемы. К примеру, в действующих санитарных правилах я не помню разделения понятий – питьевая вода, вода для мытья, серые или черные стоки. Если юридически разделить эти понятия, появятся возможности применить новый подход уже на стадии проектирования судов, что в некоторых случаях позволит существенно улучшить их конкурентные характеристики. Мы постоянно забываем, что защита отрасли со стороны государства, санкции, импортозамещение и т. п. – это временные явления.

Рано или поздно и судостроители, и судодоучки на ВВП столкнутся с тем же, с чем давно столкнулись торговые моряки – с глобальной конкуренцией. Много ли наших судов покупают в Европе? А где покупают суда наши судовладельцы, если у них нет госсубсидии, гослизинга и т. п.? А просто: есть живые деньги – надо купить эффективное судно. К сожалению, ответ известен – за границей. У норвежцев, у голландцев, в Коре, Турции, Китае и т. п. И нам все еще не стыдно?

Планирую со своими замами и кафедрами провести ревизию тем, которыми университет уже занимается, в том числе – выполненными НИР. Несмотря на «потерю» экспериментального производства, производственные базы у ВГУВТ есть и всегда можно найти возможность доведения перспективных идей до стадии опытного образца.

С привлечением специалистов Института экономики, управления и права, патентоведов подготовить инвестпакеты, которые могли бы приобретаться предпринимателями «под ключ», т. е. те самые стартапы, о которых говорили выше.

#### Нужна команда единомышленников

*А один в поле воин?*

– Нет. Каким бы генератором идей ни была бы моя голова, я ничего не смогу сделать без всесторонней помощи всей мощнейшей и влиятельнейшей машины под названием ВГУВТ, без людей здесь работающих, без помощи других выпускников.

Нам нужна команда единомышленников, которая будет зарабатывать и славу и деньги, и для себя и «для того парня». ВГУВТ – это мощный и звучный бренд, его нужно научиться продавать и продвигать. Конкуренты в «Политехе», «Макаровке», «Корабелке», Гданьске не сидят на месте.



Лоцмейстерское судно «Капитан Шеринев», проект 02 781 (000 «Си Тех»).

Рано или поздно, в нашей стране придут к разделению флота, выполняющего международные рейсы, каботажного, речного и малого флотов, для которых будут действовать упрощенные правила. Уверен, что здесь ВГУВТ вполне может стать научным лидером.

Подводя итог, я приглашаю к сотрудничеству всю «прогрессивную» общественность университета. Ученые, преподаватели и студенты должны понять: участие в проекте нового института поможет им достойно жить и развиваться.

**Интервью подготовил Егор Гладышев, начальник отдела по связям с общественностью**